

PCT
 WELTORGANISATION FÜR GEISTIGES EIGENTUM
 Internationales Büro
 INTERNATIONALE ANMELDUNG VERÖFFENTLICHT NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE
 INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT)



| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| <p>(51) Internationale Patentklassifikation ⁶ : F04D 17/16, 29/16</p> | A1 | <p>(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 98/45600</p> <p>(43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 15. Oktober 1998 (15.10.98)</p> | | |
| <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP98/01819</p> <p>(22) Internationales Anmeldedatum: 27. März 1998 (27.03.98)</p> <p>(30) Prioritätsdaten: 197 13 712.1 3. April 1997 (03.04.97) DE</p> <p>(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): LÄNGERER & REICH GMBH [DE/DE]; Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): EHLERS, Michael [DE/DE]; Im Katzensteig 14, D-72202 Nagold (DE). STEPHAN, Bernhard [DE/DE]; Porschestraße 24, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(74) Anwalt: WOLTER, Klaus-Dietrich; Längerer & Reich GmbH, Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>(81) Bestimmungsstaaten: JP, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).</p> <p>Veröffentlicht <i>Mit internationalem Recherchenbericht.</i></p> </td> </tr> </table> | | | <p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP98/01819</p> <p>(22) Internationales Anmeldedatum: 27. März 1998 (27.03.98)</p> <p>(30) Prioritätsdaten: 197 13 712.1 3. April 1997 (03.04.97) DE</p> <p>(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): LÄNGERER & REICH GMBH [DE/DE]; Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): EHLERS, Michael [DE/DE]; Im Katzensteig 14, D-72202 Nagold (DE). STEPHAN, Bernhard [DE/DE]; Porschestraße 24, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(74) Anwalt: WOLTER, Klaus-Dietrich; Längerer & Reich GmbH, Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> | <p>(81) Bestimmungsstaaten: JP, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).</p> <p>Veröffentlicht <i>Mit internationalem Recherchenbericht.</i></p> |
| <p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP98/01819</p> <p>(22) Internationales Anmeldedatum: 27. März 1998 (27.03.98)</p> <p>(30) Prioritätsdaten: 197 13 712.1 3. April 1997 (03.04.97) DE</p> <p>(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): LÄNGERER & REICH GMBH [DE/DE]; Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): EHLERS, Michael [DE/DE]; Im Katzensteig 14, D-72202 Nagold (DE). STEPHAN, Bernhard [DE/DE]; Porschestraße 24, D-70794 Filderstadt (DE).</p> <p>(74) Anwalt: WOLTER, Klaus-Dietrich; Längerer & Reich GmbH, Patentabteilung, Echterdinger Strasse 57, D-70794 Filderstadt (DE).</p> | <p>(81) Bestimmungsstaaten: JP, US, europäisches Patent (AT, BE, CH, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).</p> <p>Veröffentlicht <i>Mit internationalem Recherchenbericht.</i></p> | | | |
| <p>(54) Title: RADIAL FAN</p> <p>(54) Bezeichnung: RADIALVENTILATOR</p> <p>(57) Abstract</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>The invention relates to a radial fan, specially a ventilator for the cooling system in a motor vehicle, comprising a rotor (3) with radial blades (4), a nozzle-shaped covering disc (5), an air guide ring (6) fixed thereon, a rotor base and a stationary inflow nozzle (8). The inventive radial fan (1) chiefly displays enhanced tolerance between the rotating and stationary parts without incurring any notable loss in performance. This is achieved by providing an axial air gap (10) between the covering disc (5) and the air guide ring (6) rotating therewith.</p> <p>(57) Zusammenfassung</p> <p>Die Erfindung betrifft einen Radialventilator, insbesondere als Lüfter für die Kühlanlage eines Kraftfahrzeuges, umfassend ein Laufrad (3) mit Radialschaufeln (4), eine düsenartig geformte Deckscheibe (5), einen daran befestigten Luftleitring (6), einen Laufradboden sowie eine stationäre Einströmdüse (8). Ein solcher Radialventilator (1) soll vor allem wesentlich größere Toleranz zwischen den rotierenden und stationären Teilen zulassen, ohne dadurch spürbare Leistungsverluste in Kauf nehmen zu müssen. Dies wird dadurch erreicht, daß zwischen der Deckscheibe (5) und dem mitrotierenden Luftleitring (6) ein axialer Luftspalt (10) ausgebildet ist.</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;"> </div> </div> | | | | |

LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Codes zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

| | | | | | | | |
|----|------------------------------|----|-----------------------------------|----|---|----|--------------------------------|
| AL | Albanien | ES | Spanien | LS | Lesotho | SI | Slowenien |
| AM | Armenien | FI | Finnland | LT | Litauen | SK | Slowakei |
| AT | Österreich | FR | Frankreich | LU | Luxemburg | SN | Senegal |
| AU | Australien | GA | Gabun | LV | Lettland | SZ | Swasiland |
| AZ | Aserbaidshan | GB | Vereinigtes Königreich | MC | Monaco | TD | Tschad |
| BA | Bosnien-Herzegowina | GE | Georgien | MD | Republik Moldau | TG | Togo |
| BB | Barbados | GH | Ghana | MG | Madagaskar | TJ | Tadschikistan |
| BE | Belgien | GN | Guinea | MK | Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien | TM | Turkmenistan |
| BF | Burkina Faso | GR | Griechenland | ML | Mali | TR | Türkei |
| BG | Bulgarien | HU | Ungarn | MN | Mongolei | TT | Trinidad und Tobago |
| BJ | Benin | IE | Irland | MR | Mauretanien | UA | Ukraine |
| BR | Brasilien | IL | Israel | MW | Malawi | UG | Uganda |
| BY | Belarus | IS | Island | MX | Mexiko | US | Vereinigte Staaten von Amerika |
| CA | Kanada | IT | Italien | NE | Niger | UZ | Usbekistan |
| CF | Zentralafrikanische Republik | JP | Japan | NL | Niederlande | VN | Vietnam |
| CG | Kongo | KE | Kenia | NO | Norwegen | YU | Jugoslawien |
| CH | Schweiz | KG | Kirgisistan | NZ | Neuseeland | ZW | Zimbabwe |
| CI | Côte d'Ivoire | KP | Demokratische Volksrepublik Korea | PL | Polen | | |
| CM | Kamerun | KR | Republik Korea | PT | Portugal | | |
| CN | China | KZ | Kasachstan | RO | Rumänien | | |
| CU | Kuba | LC | St. Lucia | RU | Russische Föderation | | |
| CZ | Tschechische Republik | LI | Liechtenstein | SD | Sudan | | |
| DE | Deutschland | LK | Sri Lanka | SE | Schweden | | |
| DK | Dänemark | LR | Liberia | SG | Singapur | | |
| EE | Estland | | | | | | |

Technisches GebietRadialventilator

Die Erfindung betrifft einen Radialventilator, insbesondere als Lüfter für die Kühlanlage eines Kraftfahrzeuges, umfassend ein Laufrad mit Radialschaufeln, eine düsenartig geformte Deckscheibe, einen daran befestigten Luftleitring, ein Laufradboden sowie eine stationäre Einlaufdüse.

Stand der Technik

Mit diesen Merkmalen versehene Radialventilatoren sind aus den DE 44 31 839 A1 und DE 44 31 840 A1 bekannt. Bei Radiallaufrädern aus Kunststoff ist die Ausformbarkeit des gekrümmten Deckscheibeneintritts aus dem Spritzgußwerkzeug schwierig oder unmöglich. Die Krümmung des Deckscheibeneintritts an die ebenfalls gekrümmte Einlaufdüse ist zur Reduzierung der Spaltverluste, die durch Abriß der Luftströmung entstehen, aber erforderlich. Deshalb ist in diesen beiden Dokumenten vorgesehen, separate Luftleitringe herzustellen, die an der Deckscheibe anliegend befestigt sind. Diese Luftleitringe sind jedoch ausschließlich aus fertigungstechnischen Gründen notwendig, wie oben erläutert. Um die durch den Luftspalt zwischen stationärer Einlaufdüse und rotierendem Laufrad auftretenden Leistungsverluste zu reduzieren, sind an der Deckscheibe des Laufrades in einem Fall Schaufelfortsätze vorgesehen und in dem anderen Fall einzelne Hilfsschaufeln am Deckscheibeneintritt angeordnet. Diese Teile können zu einer Wirkungsgradverbesserung führen. Wenn für den Antrieb des Radialventilators die energieökonomisch günstige Variante - direkt vom Motor des Fahrzeuges - gewählt wird, treten Probleme auf, die darin bestehen, daß der Motor und somit auch das Laufrad und die übrigen daran befestigten rotierenden Teile gegenüber der stationären Einlaufdüse Bewegungen in axialer und radialer Richtung ausführen, die größer als 10mm sein können. Deshalb muß der Luftspalt so groß gewählt werden, daß diese Toleranzen ausgeglichen werden können, bzw. die Berührung zwischen den Teilen mit Sicherheit verhindert wird. Dies wiederum beeinträchtigt deutlich den Wirkungsgrad des Ventilators, weil die durch den zu großen Spalt verursachten Leistungsverluste enorm sind. Hier können die oben genannten Hilfsschaufeln und Schaufelfortsätze keine ausreichende Abhilfe schaffen, weil mit größerem Abstand bzw. Spalt auch der Abstand der Hilfsschaufeln größer wird, was deren Wirkung deutlich reduziert. Man hilft sich hier eher mit elastischen Abdeckungen, die die Verluste durch den größeren Luftspalt vermindern können - die aber trotzdem enorm groß bleiben.

Darstellung der Erfindung

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, einen Radialventilator, insbesondere als Lüfter für die Kühlanlage eines Fahrzeuges vorzuschlagen, der deutlich größere Toleranzen zwischen rotierendem Laufrad und stationärer Einlaufdüse zuläßt, ohne den Wirkungsgrad des Ventilators wesentlich zu verschlechtern.

Die erfindungsgemäße Lösung sieht vor, daß der die Spaltströmung bewirkende Luftspalt zwischen

der Deckscheibe und einem mitrotierenden Luftleitring ausgebildet ist. Der Luftspalt sollte über den gesamten Umfang gleichmäßig dimensioniert sein. Der Luftleitring einer ersten Variante besitzt im Querschnitt gesehen einen zur Deckscheibe weisenden unteren teilkreisförmigen Abschnitt und einen zwischen der Deckscheibe und der stationären Einlaufdüse positionierten etwa vertikalen

5 Abschnitt. Der Luftleitring einer zweiten Variante besitzt zusätzlich einen oben an den vertikalen Abschnitt anschließenden zur Einlaufdüse weisenden etwa horizontalen Abschnitt.

Der horizontale Abschnitt des Luftleitringes und der gesamte Luftleitring haben einen deutlichen Abstand von der stationären Einlaufdüse, so daß hierdurch der Toleranzausgleich zwischen den rotierenden und feststehenden Teilen des Radialventilators möglich ist, ohne den Wirkungsgrad des

10 Ventilators merklich zu verschlechtern. Dieser Spalt oder Abstand des Luftleitringes von der Einlaufdüse ist mit geeigneten Abdeckungen versehen, die in den Ansprüchen 9 bis 11 angegeben sind. Die verschiedenen Ausführungen der Abdeckung richten sich danach, welche Ausführungsform des Luftleitringes ausgewählt wird. Bei der Ausführungsform des Luftleitringes ohne oberen horizontalen Abschnitt, sind elastische Elemente, beispielsweise Bürsten, Gummielemente oder

15 dgl. entweder an der Einströmdüse oder an dem vertikalen Abschnitt des Luftleitringes angeordnet. Die andere Ausführungsform besitzt ein um die Einströmdüse angeordnetes kreisringförmiges Teil.

In zahlreichen Versuche wurde nachgewiesen, daß der Wirkungsgrad dem Vergleich mit anderen Radialventilatoren, die die Möglichkeiten des größeren Toleranzausgleiches nicht besitzen, stand-

20 halten kann.

Wesentlich ist, daß somit der energieökonomisch günstigste Antrieb von der Kurbelwelle des Motors ausgewählt werden kann, was sich auf die Gesamtenergiebilanz des Fahrzeuges oder der Anlage positiv auswirkt.

Der die Spaltströmung bewirkende minimale Luftspalt zwischen der Deckscheibe und dem mitlaufenden Luftleitring bleibt trotz möglicher Bewegungen zwischen den feststehenden und den rotierenden Teilen immer konstant und kann deshalb auch seine positiven Wirkungen, die darin bestehen, daß der Abriß der Oberflächenströmung an der Deckscheibe verhindert wird, ständig entfalten. Günstig ist ferner, wenn dieser Spalt zwischen Deckscheibe und Luftleitring sich zum Laufrad hin verengt, weil dies zu einer Düsenwirkung führt, was die zuvor beschriebene Wirkung verbessert. An

25 der engsten Stelle, am Ende des Spaltes, kann die Spaltbreite vorzugsweise zwischen 2 und 5 mm betragen.

Die Verbindung zwischen der Deckscheibe und dem mitrotierenden Luftleitring kann eine lösbare Verbindung, beispielsweise Schraubverbindung, sein oder auch eine unlösbare, beispielsweise eine Schweißverbindung oder Klebeverbindung. Am Umfang verteilt sind entsprechende Verbindungs-

35 stege vorgesehen.

Der gute Wirkungsgrad des Radialventilators wird ferner dadurch unterstützt, daß das kragenförmige Ende der Einlaufdüse, das die Luft von der Saugseite zur Druckseite leitet, im Querschnitt viertelkreisförmig oder etwas geringer als der Viertelkreis ausgebildet ist. Die Tangente des Viertelkreises strakt wiederum mit dem teilkreisförmigen unteren Abschnitt des Luftleitringes. Ferner strakt die Tangente des teilkreisförmigen Abschnittes des Luftleitringes mit dem teilkreisförmigen Abschnitt der Deckscheibe. Gerade diese zuletztgenannte Ausbildung dient ebenfalls der optimalen Spaltströmung, d.h. sie bewirkt, daß die Luftströmung nicht von der Deckscheibe abgelöst wird und schädliche Verwirbelungen erzeugt.

Weitere Merkmale ergeben sich aus den Patentansprüchen. Ferner ergeben sich Merkmale und Wirkungen aus der folgenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels, die Bezug nimmt auf die beiliegenden Zeichnungen. Die für die vorliegende Erfindung wichtigen Einzelheiten sind nachfolgend mit den Bezugsziffern 1 bis 21 versehen.

Wege zur Ausführung der Erfindung

Es zeigen:

- 15 Fig. 1 Seitenansicht eines Radialventilators in der Kühlanlage eines Kraftfahrzeuges
- Fig. 2 Kühlanlage mit Radialventilator von hinten gesehen
- Fig. 3 Einzelheit „X“ aus Fig.1 in einer 1. Variante
- Fig. 4 wie Fig. 3 - mit einer Spaltabdeckung

- Fig. 5 Einzelheit „X“ aus Fig. 1 in einer 2. Variante - mit Spaltabdeckung
- 20 Fig. 6 Ähnlich der Fig. 4 - mit einer anderen Spaltabdeckung

Die Fig. 1 und 2 sind schematisiert dargestellt und zeigen eine kastenartig aufgebaute Kühlanlage 2, in der sich der Radialventilator 1 befindet, dessen Laufrad 3 um die Achse 29 rotiert. Dabei wird die Luft axial angesaugt und radial auf die Kühler 23;24;25;26 der Kühlanlage 2 umgelenkt. Die kastenartige Kühlanlage 2 besteht hier beispielsweise aus einem oberen Ladeluftkühler 23, aus rechts und links angeordneten Kühlmittelkühlern 24 und unten angeordnetem Ölkühler 25 und Kondensator 26, die in Luftströmungsrichtung hintereinander liegend angeordnet sind. Solche Kühlanlagen sind häufig in größeren Kraftfahrzeugen anzutreffen.

Der Antrieb des Radialventilators 1 erfolgt vom Motor 27 des Kraftfahrzeuges. Vorliegend erfolgt die Übertragung des Drehmomentes auf den Radialventilator 1 über einen Keilriementrieb 28. In anderen Anwendungsfällen kann der Radialventilator 1 direkt über eine Kupplung mit der Kurbelwelle des Motors 27 verbunden sein. Der direkte Antrieb vom Motor 27 auf den Radialventilator 1 ist energieökonomisch die günstigste Variante. Allerdings benötigt diese Variante einen größeren Abstand (Spalt 18) zwischen stationären und rotierenden Teilen, weil durch Temperaturschwankungen

und durch den Lauf des Motors verursachte Schwingungen zu Lageveränderungen führen, die ausgeglichen werden müssen. Dabei darf es logischerweise nicht zu Berührungen der Teile kommen und auch die Leistung des Radialventilators 1 darf darunter nicht wesentlich leiden, weil ansonsten nicht sichergestellt wäre, daß die projektierte Kühlleistung in Phasen größten Kühlbedarfes auch erreicht werden würde. Alldem trägt die folgende Ausführung Rechnung.

Hier ist der in Fig. 1 mit „X“ gekennzeichnete Bereich von großer Bedeutung und in den Fig. 3 bis 6 als Schnittdarstellung in zwei Varianten abgebildet. Unterhalb der einzelnen Fig. 3 bis 6 verläuft jeweils horizontal die gedachte Laufradachse 29. Mit dem Bezugszeichen 18 ist der Spalt bezeichnet, der jetzt einen deutlich größeren Toleranzausgleich zwischen der stationären Einströmdüse 8 und dem Laufrad 3 mit dem mitrotierenden Leitring 6 gestattet, als das beim Stand der Technik der Fall ist. Dies ist in den Fig. 3 bis 6 erkennbar aus den Kreisen mit gestrichelter Linienführung. In den Fig. 3 bis 6 haben gleiche Teile gleiche Bezugszeichen, die der besseren Übersichtlichkeit halber nur in der Fig. 3 vollständig angegeben worden sind.

In den Fig. 3 ; 4 und 6 besteht der Luftleitring 6 aus dem unteren kreisförmigen Abschnitt 11, dem vertikalen Abschnitt 13 und dem oberen horizontalen Abschnitt 14.

In den Fig. 4 bis 6 sind nur die dort wesentlichen Teile mit Bezugszeichen versehen worden. Aus den Abbildungen geht hervor, daß zwischen der Deckscheibe 5 und dem Luftleitring 6 Verbindungsstege 21 angeordnet sind. Von solchen Verbindungsstegen 21 sind mehrere gleichmäßig am Umfang verteilt vorgesehen. In den Schnittdarstellungen ist jeweils nur ein Verbindungssteg 21 dargestellt. Es versteht sich, daß der nicht gezeigte Querschnitt der Verbindungsstege 21 eine strömungsgünstige Form besitzt. Erkennbar ist der sich verengende Luftspalt 10 zwischen dem Luftleitring 6 und der Deckscheibe 5. Am zum Laufrad 3 weisenden Ende 9 des Luftspaltes 10 soll die Breite des Luftspaltes 3 mm betragen. Dadurch wird eine gute Sogwirkung für den von oben aus dem Laufrad 3 abströmenden Teilluftstrom erzielt. Der Teilluftstrom, der eigentlich als Leistungsverlust zu werten ist und bei allen Radialventilatoren auftritt, wird über den Luftspalt 10 in die Hauptströmung zurückgeführt. Die Zurückführung erfolgt so, daß der Teilluftstrom entlang der inneren Oberfläche der Deckscheibe 5 geleitet wird. Dadurch werden Verwirbelungen des Luftstromes weitestgehend vermieden. Um diese Wirkung zu unterstützen, liegt die Tangente 16 des teilkreisförmigen Kragens 15 der Einströmdüse 8 in einer Flucht mit dem teilkreisförmigen Abschnitt 11 des Luftleitringes 6. Die Tangente 17 des teilkreisförmigen Abschnittes 11 fluchtet etwa mit dem Teilkreis 12 der Deckscheibe 5. Die zuvor beschriebene Sogwirkung zieht den größten Teil des Teilluftstromes ab, so daß der relativ große Spalt 18, der den gewünschten Toleranzausgleich ermöglicht, keine wesentliche schädliche Wirkung hinsichtlich Leistungsverlust entfalten kann. Um diese schädlichen Wirkungen weiter zu reduzieren, sind in den Fig. 4 bis 6 verschiedene Möglichkeiten für Spaltabdeckungen eingezeichnet worden. In Fig. 4 ist als Spaltabdeckung das kreisringartige

5

Teil 19 vorgesehen, daß um den Kragen 15 der Einströmdüse 8 angeordnet ist. Das kreisringartige Teil 19 kann ein nachgiebiger Kunststoff sein. Im Unterschied dazu zeigt die Fig. 6 eine elastische Spaltabdeckung 20. Es handelt sich hier um einen Ring aus Gummi. Dieser Ring hat einen etwas größeren Durchmesser als der von dem oberen horizontalen Abschnitt 14 des Laufringes 6 gebildete Durchmesser. Der Ring ist an der Einströmdüse 8 befestigt und erstreckt sich in axialer Richtung bis über das Ende des horizontalen Abschnittes 14.

Die Fig.5 zeigt die vorteilhafte Variante, bei der der Luftleitring 6 nur aus dem vertikalen Abschnitt 13 und dem unteren teilkreisförmigen Abschnitt 11 besteht. Dieser Luftleitring 6 hat bei vergleichbar guten Wirkungen geringere Fertigungskosten. Zur Abdeckung des Spaltes 18 ist hier eine aus borstenartigen Teilen bestehende elastische Abdeckung 20 vorgesehen, die ringförmig angeordnet ist. Diese Abdeckung 20 ist ebenfalls an der Einströmdüse 8 befestigt und erstreckt sich in axialer Richtung bis dicht an den vertikalen Abschnitt 13 des Luftleitringes 6.

15

20

25

30

35

ERSATZBLATT (REGEL 26)

Liste der verwendeten Bezugszeichen

| | | |
|----|----|---|
| | 1 | Radialventilator |
| | 2 | Kühlanlage |
| | 3 | Lauftrad |
| 5 | 4 | Radialschaufeln |
| | 5 | Deckscheibe |
| | 6 | Luftleitring (LR) |
| | 7 | Lauftradboden |
| | 8 | Einströmdüse |
| 10 | 9 | Ende des Luftspaltes |
| | 10 | Luftspalt zwischen Leitring und Deckscheibe |
| | 11 | Teilkreis am Leitring |
| | 12 | Teilkreis an Deckscheibe |
| | 13 | vertikaler Abschnitt am LR |
| 15 | 14 | horizontaler Abschnitt am LR |
| | 15 | kragenförmiges Ende an Einströmdüse |
| | 16 | Tangente zwischen Viertelkreis und teilkreisförmigem Abschnitt LR |
| | 17 | Tangente vom Abschnitt LR zum Teilkreis Deckscheibe |
| | 18 | Spalt zwischen LR und Einströmdüse |
| 20 | 19 | kreisringförmiges Teil |
| | 20 | elastische Spaltabdeckung |
| | 21 | Verbindungsstege LR-Deckscheibe |
| | 22 | Strömungspfeile |
| | 23 | Ladeluftkühler |
| 25 | 24 | Kühlmittelkühler |
| | 25 | Ölkühler |
| | 26 | Kondensator |
| | 27 | Motor |
| | 28 | Keilriemen |
| 30 | 29 | Achse des Laufrades |

Patentansprüche

1. Radialventilator (1), insbesondere als Lüfter für die Kühlanlage (2) eines Kraftfahrzeuges, umfassend ein Laufrad (3) mit Radialschaufeln (4), eine düsenartig geformte Deckscheibe (5), einen daran befestigten Luftleitring (6), einen Laufradboden (7) sowie eine stationäre Einströmdüse (8), da-
- 5 durch gekennzeichnet, daß
zwischen der Deckscheibe (5) und dem mitrotierenden Luftleitring (6) ein radialer Luftspalt (10) ausgebildet ist.
2. Radialventilator nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der radiale Luftspalt (10) durch
- 10 die Überdeckung zwischen Deckscheibe (5) und Luftleitring (6) gebildet ist und vorzugsweise düsenartig, zum Laufrad (3) hin konisch verläuft sowie am Ende (9) eine Breite zwischen 2 und 5 mm aufweist, die am gesamten Umfang vorzugsweise konstant ist.
3. Radialventilator nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß mehrere Verbindungsstege (21) am Umfang verteilt zwischen Luftleitring (6) und Deckscheibe (5) angeordnet sind.
- 15 4. Radialventilator nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß
der Luftleitring (6), im Querschnitt gesehen, einen zur Deckscheibe (5) weisenden unteren etwa teilkreisförmigen Abschnitt (11), einen zwischen dem Auslauf der Deckscheibe (5) und der stationären Einströmdüse (8) positionierten etwa vertikalen Abschnitt (13) und einen oberen zur Einlaufdüse
- 20 (8) weisenden etwa horizontalen Abschnitt (14) besitzt.
5. Radialventilator nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß
eine Überdeckung zwischen dem Ende des teilkreisförmigen Abschnittes (15) der stationären Ein-
- 25 strömdüse (8) und dem oberen horizontalen Abschnitt (14) des Luftleitringes (6) vorgesehen ist.
6. Radialventilator nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Luftleitring (6) im Querschnitt gesehen, einen zur Deckscheibe (5) weisenden unteren etwa teilkreisförmigen Abschnitt (11) und einen zwischen dem Auslauf der Deckscheibe (5) und der stationären Einströmdüse (8) positionierten etwa vertikalen Abschnitt (13) aufweist.
- 30 7. Radialventilator nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß
das kragenförmige Ende (15) der stationären Einströmdüse (8) im Querschnitt viertelkreisförmig oder etwas geringer als der Viertelkreis ausgebildet ist.

35

8. Radialventilator nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Tangente (16) des Viertelkreises mit dem teilkreisförmigen unteren Abschnitt (11) des Luftleitringes (6) strakt und dessen Tangente (17) mit dem teilkreisförmigen Abschnitt (12) der Deckscheibe (5) fluchtet.

5

9. Radialventilator nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in dem Spalt (18) zwischen der stationären Einströmdüse (8) und dem mitrotierenden Leitring (6) elastische und/oder starre Mittel zur Abdeckung (19;20) des Spaltes (18) vorgesehen sind.

10 10. Radialventilator nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß um das Ende (15) der stationären Einströmdüse (8) ein kreisringförmiges Teil (19) angeordnet ist.

11. Radialventilator nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß an der Einströmdüse (8) oder an dem mitrotierenden Leitring (6) den gesamten Umfang umfassende elastische Spaltabdeckung
15 (20) angeordnet ist.

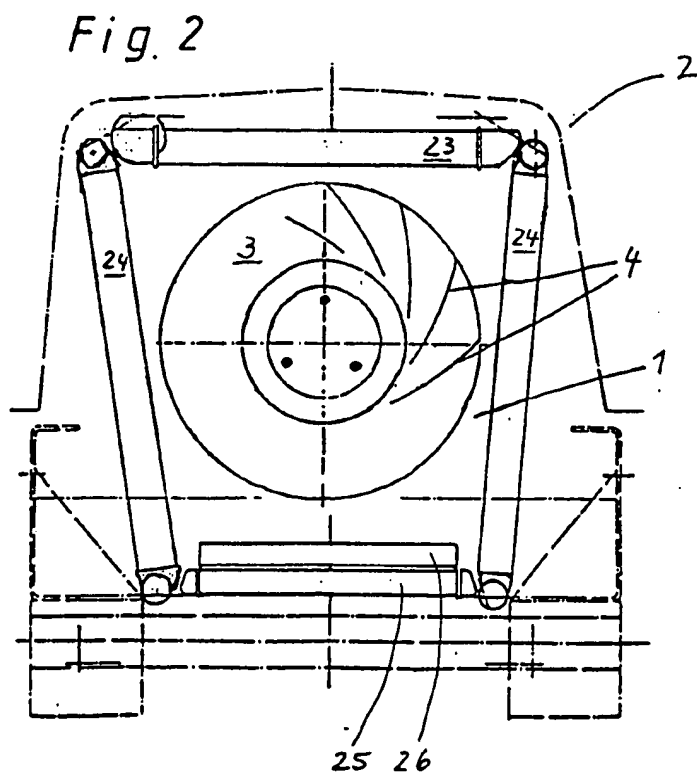
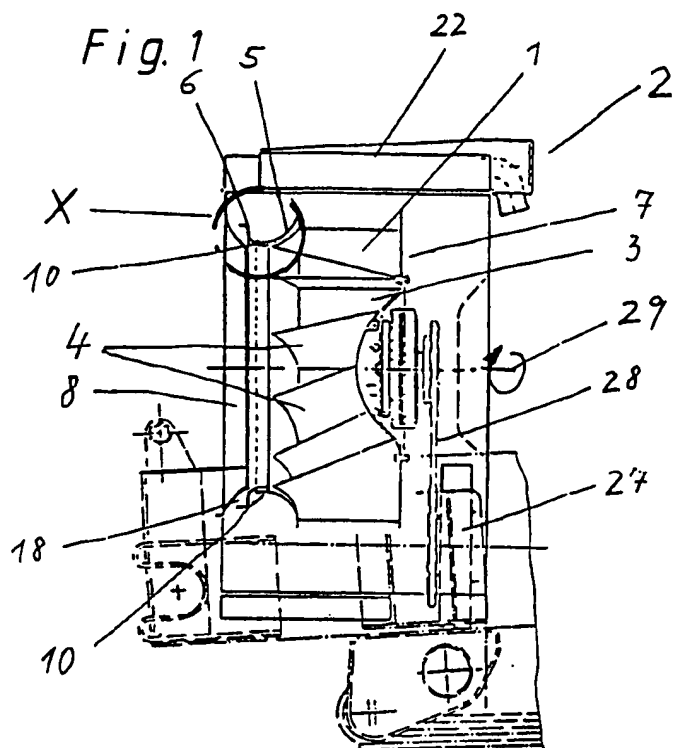
20

25

30

35

ERSATZBLATT (REGEL 26)



ERSATZBLATT (REGEL 26)

Fig.3

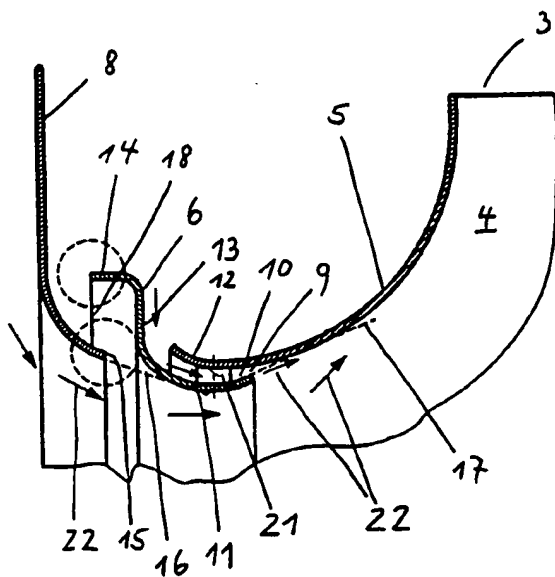


Fig.4

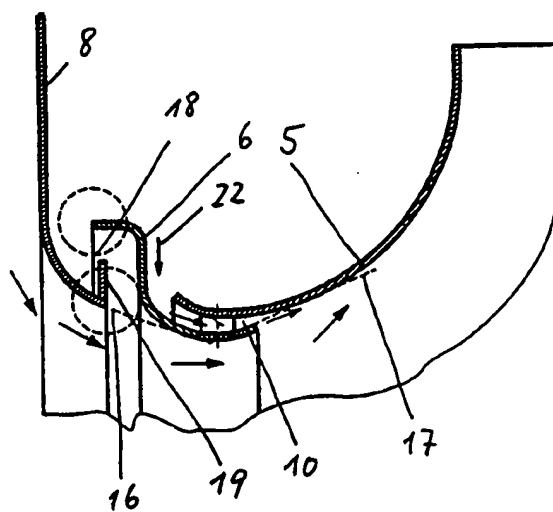


Fig.5

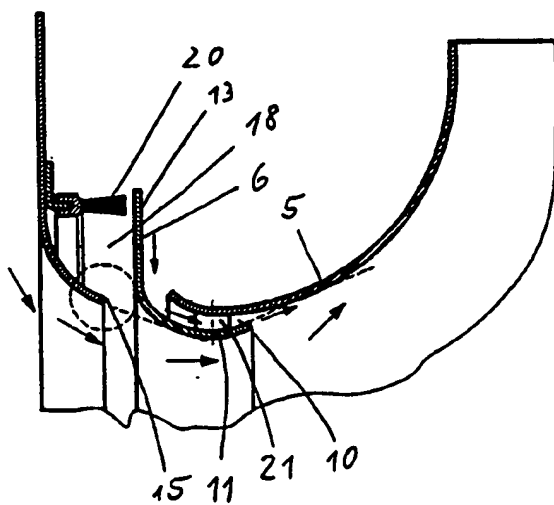
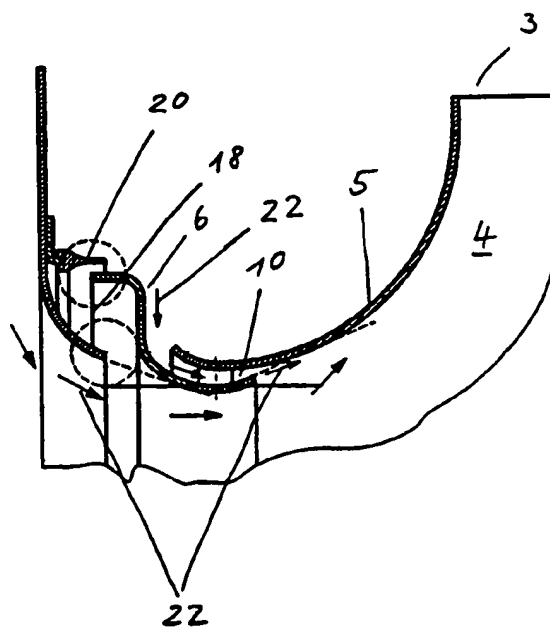


Fig.6



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.
PCT/EP 98/01819

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 6 F04D17/16 F04D29/16

According to International Patent Classification(IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 6 F04D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

| Category | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages | Relevant to claim No. |
|----------|---|-----------------------|
| A | DE 14 26 866 A (OTTO JUNKER GMBH) 5 December 1968 see the whole document --- | 1 |
| A | FR 1 528 797 A (SOLYVENT-VENTEC) 9 October 1968 see page 2, column 1, line 17 - column 2, line 32; figures 3-8 --- | 1 |
| A | AT 364 410 B (ELIN-UNION) 27 October 1981 see page 2, line 22 - line 37; figure 1 --- | 1 |
| A | US 4 432 694 A (KURODA SIGEAKI ET AL) 21 February 1984 see column 3, line 46 - column 4, line 3; figure 2 --- -/-- | 1 |

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

7 July 1998

Date of mailing of the international search report

17/07/1998

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Ingelbrecht, P

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP 98/01819

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

| Category | Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages | Relevant to claim No. |
|----------|---|-----------------------|
| A | DE 19 05 269 A (ECK BRUNO) 6 August 1970 see page 2, line 4 - line 30; figure 5 ----- | 1 |

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 98/01819

| Patent document cited in search report | Publication date | Patent family member(s) | Publication date |
|---|---------------------|----------------------------|---------------------|
| DE 1426866 A | 05-12-1968 | NONE | |
| FR 1528797 A | 09-10-1968 | NONE | |
| AT 364410 B | 27-10-1981 | NONE | |
| US 4432694 A | 21-02-1984 | JP 1461460 C | 14-10-1988 |
| | | JP 56118593 A | 17-09-1981 |
| | | JP 63000640 B | 07-01-1988 |
| DE 1905269 A | 06-08-1970 | NONE | |

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 98/01819

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 6 F04D17/16 F04D29/16

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 6 F04D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

| Kategorie* | Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile | Betr. Anspruch Nr. |
|------------|--|--------------------|
| A | DE 14 26 866 A (OTTO JUNKER GMBH) 5. Dezember 1968 siehe das ganze Dokument --- | 1 |
| A | FR 1 528 797 A (SOLYVENT-VENTEC) 9. Oktober 1968 siehe Seite 2, Spalte 1, Zeile 17 - Spalte 2, Zeile 32; Abbildungen 3-8 --- | 1 |
| A | AT 364 410 B (ELIN-UNION) 27. Oktober 1981 siehe Seite 2, Zeile 22 - Zeile 37; Abbildung 1 --- | 1 |
| A | US 4 432 694 A (KURODA SIGEAKI ET AL) 21. Februar 1984 siehe Spalte 3, Zeile 46 - Spalte 4, Zeile 3; Abbildung 2 --- | 1 |
| | --- -/-- | |

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

7. Juli 1998

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

17/07/1998

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Ingelbrecht, P

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 98/01819

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

| Kategorie | Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile | Betr. Anspruch Nr. |
|-----------|---|--------------------|
| A | <p>DE 19 05 269 A (ECK BRUNO) 6.August 1970 siehe Seite 2, Zeile 4 - Zeile 30; Abbildung 5</p> <p>-----</p> | 1 |

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 98/01819

| Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument | | Datum der Veröffentlichung | Mitglied(er) der Patentfamilie | Datum der Veröffentlichung |
|--|---|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| DE 1426866 | A | 05-12-1968 | KEINE | |
| FR 1528797 | A | 09-10-1968 | KEINE | |
| AT 364410 | B | 27-10-1981 | KEINE | |
| US 4432694 | A | 21-02-1984 | JP 1461460 C | 14-10-1988 |
| | | | JP 56118593 A | 17-09-1981 |
| | | | JP 63000640 B | 07-01-1988 |
| DE 1905269 | A | 06-08-1970 | KEINE | |